



Bryssel, 3. heinäkuuta 2024
(OR. en)

10645/24

Toimielinten välinen asia:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

ILMOITUS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta – Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tulokset (Strasbourg, 11.–14. maaliskuuta 2024)

I. JOHDANTO

Esittelijä Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) esitti liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) puolesta edellä mainittua direktiiviehdotusta koskevan mietinnön, joka sisälsi 51 tarkistusta (tarkistukset 1–51).

Lisäksi Vihreät/EVA-ryhmä esitti yhdeksän tarkistusta (tarkistukset 52–60) ja eri poliittisia ryhmiä edustavat parlamentin jäsenet viisi tarkistusta (tarkistukset 61–65).

II. ÄÄNESTYS

Euroopan parlamentti hyväksyi täysistuntoäänestyksessä 12. maaliskuuta 2024 direktiiviehdotusta koskevat tarkistukset 1–51. Muita tarkistuksia ei hyväksytty.

Näin tarkistettu komission ehdotus muodostaa Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan, joka on liitteenä olevassa lainsäädäntöpäätöslauselmassa.

P9_TA(2024)0126

Tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen mitat ja painot

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 12. maaliskuuta 2024 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2023)0445),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C9-0306/2023),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 26. lokakuuta 2023 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0047/2024),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä.

Tarkistus

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä. **Lisäksi lainsäädännön johdonmukaisuuden ja oikeusvarmuuden varmistamiseksi tämä direktiivi olisi saatettava mahdollisimman lähelle hiilidioksidinormeista raskaille hyötyajoneuvoille annettua asetusta ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä.**

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa tieliikennealan kilpailukykyä edistämällä kustannustehokkaampia ja kestävämpiä kuljetuksia sekä kannustamalla intermodaalisuuteen. Uudet säännökset johtavat ajettujen ajoneuvokilometrien vähenemiseen, mutta akuutin kuljettajapulan unionissa odotetaan jatkuvan. Tämän pulan

korjaamiseksi on olennaisen tärkeää parantaa kiireellisesti raskaiden hyötyajoneuvojen kuljettajien työoloja. Puute kuorma-autojen laadukkaista pysäköintialueista EU:ssa heikentää kuorma-autojen kuljettajien työoloja entisestään, mikä on ongelma etenkin kaukoliikenteessä.

Jotta tilanteeseen löydettäisiin ratkaisuja ja alan houkuttelevuutta voitaisiin lisätä, ajoneuvojen päästöttömien teknologioiden edellyttämästä tilasta huolimatta näitä teknologioita ei saisi asentaa siten, ettei pidetä kiinni riittävästä tilasta ohjaamossa, vaan kuljettajien mukavuutta olisi parannettava. Mahdollisuuksien mukaan olisi tutkittava ja edistettävä ratkaisuja, jotka mahdollistavat lisätilan ohjaamoissa saniteettitilojen asentamiseksi ajoneuvoihin.

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että kansallisia poikkeuksia **tietyistä kansallisessa liikenteessä liikkuvien** tiettyntyyppisten ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista **ei automaattisesti sovelleta rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.**

Tarkistus

(7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että **tällä hetkellä on olemassa erityisiä** kansallisia poikkeuksia, **usein naapurijäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten perusteella, kuljetuksia suorittavien** tiettyntyyppisten **erikoistarkoitukseen rakennettujen** ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista, **jotka pitäisi**

säilyttää, kunhan ne eivät vaikuta kansainväliseen kilpailuun.

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan aloihin. Jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden hyväksymien erikoiskuljetuksia koskevien eurooppalaisten parhaiden käytäntöjen suuntaviivojen tunnustetusta arvosta huolimatta jakamattomien kuormien kuljetuslupien saamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen yksinkertaistamisessa ja yhdenmukaistamisessa on edistytty hyvin vähän. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito.

Tarkistus

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan aloihin. Jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden hyväksymien erikoiskuljetuksia koskevien eurooppalaisten parhaiden käytäntöjen suuntaviivojen tunnustetusta arvosta huolimatta jakamattomien kuormien kuljetuslupien saamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen yksinkertaistamisessa ja yhdenmukaistamisessa on edistytty hyvin vähän. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito.

Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä **lupien saamiseksi**.

Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa **lupien saamiseksi** käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä, **joka on käytettävissä kaikilla EU:n kielillä ja helposti saatavilla sähköisillä viestintävälineillä. Nämä luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja niiden olisi perustuttava kuorma-autojen ja perävaunujen eurooppalaista rekisteröintiä koskevaan erityiseen asiakirjaan (SERT), jolla pyritään yhdenmukaistamaan ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot, kuten perävaunujen tai moduuliperävaunujen rekisteröinti. Liikenteenharjoittajien olisi voitava suorittaa jakamattomien kuormien kuljetuksia tätä sähköistä asiakirjaa käyttäen.**

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen tehokkuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi niin, että samalla varmistetaan tieturvallisuus ja infrastruktuurin suojelu, koska kyseiset järjestelmät on rajattu riittäviin tieverkkojen osiin. Jäsenvaltioiden kansallisten erityispiirteiden, erilaisten taloudellisten intressien ja kuljetustarpeiden sekä erilaisten

Tarkistus

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen tehokkuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi niin, että samalla varmistetaan tieturvallisuus ja infrastruktuurin suojelu, koska kyseiset järjestelmät on rajattu riittäviin tieverkkojen osiin. Jäsenvaltioiden kansallisten erityispiirteiden, erilaisten taloudellisten intressien ja kuljetustarpeiden sekä erilaisten

liikenneinfrastruktuurivalmiuksien vuoksi niillä itsellään on parhaat edellytykset arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiä alueellaan ja sallia se. Samalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa yhteistä alhaisinta paino- ja mittarajaa. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, **mukaan lukien selkeiden tietojen tarjoaminen** eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista. **Tässä yhteydessä olisi myös seurattava** eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

liikenneinfrastruktuurivalmiuksien vuoksi niillä itsellään on parhaat edellytykset arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiä alueellaan ja sallia se. **Ennen eurooppalaisten moduulijärjestelmien hyväksymistä jäsenvaltioiden olisi uusien reittien osalta arvioitava ennakkoon niiden mahdollisia vaikutuksia tieturvallisuuteen, infrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön, liikennemuotosiirtymään ja ympäristöön.** Samalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa yhteistä alhaisinta paino- ja mittarajaa. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä. **Näillä edellytyksillä olisi muun muassa varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät liikkuvat teillä, joilla loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus taataan. Jäsenvaltioiden olisi tarjottava selkeitä tietoja** eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista.

Jäsenvaltioiden olisi perustettava seurantajärjestelmä, jonka avulla voidaan arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. **Tässä direktiivissä oleva eurooppalaisten moduulijärjestelmien selkeä määritelmä takaa, että ne koostuvat vakioajoneuvoyksiköistä, jotta varmistetaan yhteensopivuus muiden liikennemuotojen, erityisesti rautatieliikenteen, kanssa. Jotta siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen voitaisiin edistää tehokkaasti, kansainvälistä liikennettä harjoittavien eurooppalaisten moduulijärjestelmien olisi muodostuttava päästöttömistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä heti, kun se on teknisesti ja toiminnallisesti mahdollista.**

Tarkistus 6

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) Tieturvallisuuden ja asianmukaisten työolojen maksimoimiseksi on tärkeää varmistaa, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajilla on raskaampien ja pidempien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien käsittelyn edellyttämä asianmukainen koulutus ja pätevyys. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vahvistaa eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajia koskevat

***vähimmäisvaatimukset tai
sertifiointijärjestelmä. Jotta voidaan
varmistaa tasapuoliset
toimintaedellytykset, jotka takaavat
eurooppalaisten moduulijärjestelmien
kuljettajien ja liikenteenharjoittajien
yhtenäisen kohtelun ja
 syrjimättömyyden, jäsenvaltioiden olisi
taattava, että nämä sertifioinnit
tunnustetaan vastavuoroisesti
asianomaisissa jäsenvaltioissa.***

Tarkistus 7

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

***(10 a) Uusiin yhdenmukaistettuihin
sääntöihin eurooppalaisista
moduulijärjestelmistä kansallisessa ja
kansainvälisessä liikenteessä niissä
jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden
liikennöinnin, olisi sisällyttävä se, että
kyseisissä jäsenvaltioissa kerätään tietoja
tieturvallisuudesta, myös törmäysten
aiheuttamien kuolonuhrien ja
loukkaantumisten osuudesta. Koska
loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien
osuus henkilöistä, jotka kuolevat
törmäyksissä, joissa on osallisena raskas
hyötyajoneuvo, on lähes kolmannes,
jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että
eurooppalaiset moduulijärjestelmät eivät
vaikuta kielteisesti tieturvallisuuteen
eivätkä etenkin sellaisten
loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien
turvallisuuteen kuin jalankulkijat ja
pyöräilijät sekä moottoripyöräilijät ja
vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset
henkilöt tai henkilöt, joiden suuntataju on***

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen, kun otetaan huomioon lisäturvaominaisuuksien ja sopivan infrastruktuurin tarve. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

Tarkistus

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen, kun otetaan huomioon lisäturvaominaisuuksien ja sopivan infrastruktuurin tarve. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti **EU:n** vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. **Lisäksi kyseisessä kansallisessa järjestelmässä olisi annettava tietoja ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimmista kansallisista sallituista painoista ja mitoista sekä tietoja mahdollisista rajoituksista, erityisesti korkeuden osalta.**

Sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajat ja kansalaiset voivat saada kaikki asiaankuuluvat tiedot yhdestä paikasta, komission olisi perustettava viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä] erityinen eurooppalainen verkkoportaali, joka yhdistää kansalliset sähköiset ja viestintäjärjestelmät ja tarjoaa muun muassa selkeän graafisen yleiskatsauksen teistä, joilla eurooppalaiset moduulijärjestelmät ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia kuormia kuljettavat ajoneuvot saavat liikkua asianomaisissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Ensisijaisesti kaukoliikenteessä käytettävien raskaampien kuorma-autojen (kuten viisi- ja kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien) rajatylittävän kuljettamisen keinotekoiset esteet olisi poistettava yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan hyödyntää lyhyellä aikavälillä toiminnallista tehokkuutta ja energia- ja ympäristötehokkuutta, jotka liittyvät jäsenvaltioiden myöntämään suurempaan kuormauskapasiteettiin, myös intermodaalikuljetuksissa. Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä vuodesta 2035 alkaen, **jolloin päästöttömien raskaiden**

Tarkistus

(12) Ensisijaisesti kaukoliikenteessä käytettävien raskaampien kuorma-autojen (kuten viisi- ja kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien) rajatylittävän kuljettamisen keinotekoiset esteet olisi poistettava yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan hyödyntää lyhyellä aikavälillä toiminnallista tehokkuutta ja energia- ja ympäristötehokkuutta, jotka liittyvät jäsenvaltioiden myöntämään suurempaan kuormauskapasiteettiin, myös intermodaalikuljetuksissa. Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi **ja asiaankuuluvan nykyisen ympäristölainsäädännön vaikutusten maksimoimiseksi** on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen

hyötyajoneuvojen markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa noin 50 prosenttiin uusista raskaiden hyötyajoneuvojen **rekisteröinneistä**. Kansallisessa liikenteessä olisi edelleen sallittava raskaammat kuorma-autot vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen, kun taas kansainvälisessä liikenteessä niiden olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.

käytöstä vuodesta 2035 alkaen, **jotta voidaan vahvistaa investointeihin liittyvää oikeusvarmuutta ja edelleen edistää tehokkaampien päästöttömien** raskaiden hyötyajoneuvojen **pääsyä markkinoille**. Kansallisessa liikenteessä olisi edelleen sallittava raskaammat kuorma-autot vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen, kun taas kansainvälisessä liikenteessä niiden olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joissa** on avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, **joissa on avoimet korit**, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen

Tarkistus

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joista useimmissa** on avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden

saavuttaminen.

asianmukainen saavuttaminen.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Markkinoille on alkanut ilmestyä pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästötöntä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu.

Tarkistus

(15) Markkinoille on alkanut ilmestyä pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästötöntä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu **ja että kyseinen ajoneuvo on kääntöympyrää koskevan säännön mukainen.**

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 a) Ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuus jäsenvaltioissa

voi aiheuttaa sekaannusta tienkäyttäjille ja heikentää tieturvallisuutta unionissa. Tieturvallisuuden parantamiseksi olisi unionin tasolla luotava eurooppalaisissa moduulijärjestelmissä käytettävien tai standardimitoista poikkeavien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituutta ilmaiseva standardoitu EU-merkki. Tämä EU-merkki auttaisi tienkäyttäjiä tunnistamaan tällaiset ajoneuvot ja tutustumaan niihin sekä vähentäisi näkyvyysrajoituksista tai kuolleista kulmista aiheutuvia riskejä esimerkiksi ohitettaessa tällaisia pitkiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä.

Tarkistus 13

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(16 b) Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saada tietyt raskaan liikenteen segmentit irtautumaan hiilestä, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä ottaen samalla huomioon, että kaikilla teknologioilla on ympäristövaikutuksensa. Jos sähköistäminen ei ole mahdollista tai se on vähemmän tehokasta ja jos vetykäyttöiset ajoneuvot eivät tule kyseeseen tai ole kustannuksiltaan kilpailukykyisiä, teknologianeutraaliuden periaatteen avulla on mahdollista varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset muiden, kehittyneempien teknologioiden kanssa.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien välinen vääristymätön kilpailu ja poistaa tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin kohdistuvat riskit, jotka aiheutuvat sovellettavat painot tai mitat laittomasti ylittävien ajoneuvojen käytöstä. Jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa tienvarsitarkastukset paremmin ajoneuvoihin, joissa on ylikuormaa, **ja jos ne päättävät käyttää automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureissa, niiden olisi varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa.** Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueella harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan.

Tarkistus

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien välinen vääristymätön kilpailu ja poistaa tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin kohdistuvat riskit, jotka aiheutuvat sovellettavat painot tai mitat laittomasti ylittävien ajoneuvojen käytöstä. Jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa tienvarsitarkastukset paremmin ajoneuvoihin, joissa on ylikuormaa, **niiden olisi varmistettava automaattisten järjestelmien käyttöönotto vähintään Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa, mukaan lukien sertifioidut järjestelmät TEN-T-runkoverkossa. Lisäksi olisi oltava mahdollista käyttää tarkkoja ja täysin yhteentoimivia ajoneuvoon asennettuja punnituslaitteita. Näiden sertifioitujen automaattisten järjestelmien olisi voitava tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot mutta joihin sovelletaan voimassa olevaan erityislupaan tai vastaavaan järjestelyyn perustuvaa poikkeusta. Järjestelmien olisi myös voitava havaita, täyttyvätkö erityislupia koskevat ehdot. Näin on tarkoitus välttää perusteettomat seuraamukset ja säästää sekä liikenteenharjoittajien että jäsenvaltioiden hallinnollisissa kustannuksissa.** Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen

vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueella harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(18) Jotta voitaisiin edelleen tehostaa raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnin valvontaa ja seurantaa unionin teillä, vähentää ruuhkia, parantaa tieturvallisuutta, vähentää infrastruktuurin vaurioitumisen riskejä ja edistää kestäviä kuljetuksia, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan käyttöön älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä, joilla varmistetaan suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskevien sääntöjen noudattaminen. **Tällaisia järjestelmiä perustaessaan** jäsenvaltioiden olisi sovellettava yhteisiä vähimmäisvaatimuksia yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden takaamiseksi kaikkialla **EU:ssa**, erityisesti vaihdettavien asiaankuuluvien tietojen saatavuuden ja muodon osalta. Järjestelmillä olisi autettava varmistamaan, että oikea ajoneuvo, jolla on oikea rahti, liikennöi oikealla tiellä ja oikeaan aikaan, jotta varmistetaan mahdollisimman vähäinen vaikutus ympäristöön, infrastruktuuriin, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä yhteiskuntaan. Tällaisten järjestelmien perustamisessa olisi hyödynnettävä kehittyneitä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten ajoneuvon ja

Tarkistus

(18) Jotta voitaisiin edelleen tehostaa raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnin valvontaa ja seurantaa unionin teillä, vähentää ruuhkia, parantaa tieturvallisuutta, vähentää infrastruktuurin vaurioitumisen riskejä ja edistää kestäviä kuljetuksia, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan käyttöön älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä, joilla varmistetaan suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskevien sääntöjen noudattaminen. Jäsenvaltioiden olisi sovellettava **tällaisiin järjestelmiin** yhteisiä vähimmäisvaatimuksia yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden takaamiseksi kaikkialla **unionissa**, erityisesti vaihdettavien asiaankuuluvien tietojen saatavuuden ja muodon osalta. **Asiaankuuluvien tietojen olisi oltava saatavilla reaaliaikaisesti ja unionin virallisilla kielillä.** Järjestelmillä olisi autettava varmistamaan, että oikea ajoneuvo, jolla on oikea rahti, liikennöi oikealla tiellä ja oikeaan aikaan, jotta varmistetaan mahdollisimman vähäinen vaikutus ympäristöön, infrastruktuuriin, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä yhteiskuntaan. Tällaisten järjestelmien perustamisessa olisi

infrastruktuurin välistä viestintää, ajoneuvon ja verkon välistä viestintää, tosiaikaista tietojen jakamista ja etävalvontaa, jotta voidaan varmistaa raskaiden hyötyajoneuvojen turvallinen ja sujuva liikenne. Nämä järjestelmät eivät saisi johtaa suhteettomiin tai syrjiviin liikennerajoituksiin.

hyödynnettävä kehittyneitä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä viestintää, ajoneuvon ja verkon välistä viestintää, tosiaikaista tietojen jakamista ja etävalvontaa, jotta voidaan varmistaa raskaiden hyötyajoneuvojen turvallinen ja sujuva liikenne. Nämä järjestelmät eivät saisi johtaa suhteettomiin tai syrjiviin liikennerajoituksiin.

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Direktiivin 96/53/EY täytäntöönpano on olennainen osa vakiintuneita unionin ja kansallisen tason seuranta- ja valvontajärjestelmiä, jotka edistävät tieliikenteeseen sovellettavien unionin sosiaalisten, markkinoita koskevien ja teknisten sääntöjen täytäntöönpanoa. Jos havaitaan, että painoille ja mitoille asetettuja vaatimuksia ei noudateta, toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi toteutettava valvontatoimia. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että seuraamukset ovat syrjimättömiä sekä valittujen seuraamustyyppien että niiden tasojen osalta ja että ne ovat tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia rikkomuksen vakavuuteen nähden. Nämä rikkomukset olisi kirjattava maantiekuljetusyritysten kansalliseen rekisteriin, niitä koskevia tietoja olisi vaihdettava maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) kautta, ja ne olisi otettava huomioon yritysten riskiluokituksessa asetuksen (EY) N:o

1071/2009 mukaisesti. On odotettavissa, että direktiivin 96/53/EY soveltamisalaan kuuluvien seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa helpotetaan muutetulla rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevalla direktiivillä (EU) 2015/413.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 b) Jotta voidaan edistyä vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja noudattaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa asetettuja tavoitteita erityisesti liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten osalta, jäsenvaltioita olisi kannustettava siihen, että tämän direktiivin rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä käytetään kestävien liikennevälineiden käyttöönoton tukemiseen ja siten kuljetusten aiheuttamien ulkoisten kustannusten vähentämiseen, intermodaalisuuden edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyslisäämiseen.

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia olisi edelleen helpotettava sallimalla **ylikorkeita** kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus.

Tarkistus

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia, **mukaan lukien kuljetukset, joissa käytetään pituudeltaan 45 jalan tai 48 jalan mittaisia kontteja, pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja tai ylikorkeita kontteja**, olisi edelleen helpotettava sallimalla **näitä** kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus **ja pituus**.

Tarkistus 19

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)**

Komission teksti

(19 a) Komission olisi tarkasteltava uudelleen nykyistä tyyppihyväksyntälainsäädäntöä, jotta voidaan vahvistaa uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien teknistä ja toiminnallista yhteensopivuutta yhdistettyjä kuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa muun muassa kyseisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien painon, muodon, koon, nosturin kestävyys ja ulkonevien laitteiden sisäänvedettävyyden ja taitettavuuden osalta sekä helpottaa päästöttömien perävaunujen ja puoliperävaunujen käyttöä ja käyttöönottoa.

Tarkistus

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii, **ja** edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu.

Tarkistus

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu, **ja sen mahdollisen uudelleensoveltamisen ehtona olisi oltava, että kriisi jatkuu.**

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti

(23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteinen vakiomuotoinen hakemuslomake ja yhdenmukaistaa säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kansallisten lupien

Tarkistus

(23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa **EU:n** yhteinen vakiomuotoinen hakemuslomake ja yhdenmukaistaa säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan sellaisten ajoneuvojen tai

tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan jakamattomia kuormia, vahvistaa vakiomuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi sekä vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia kriisistä kärsivien jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁵ mukaisesti.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

ajoneuvoyhdistelmien kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan jakamattomia kuormia, vahvistaa vakiomuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi sekä vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia kriisistä kärsivien jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁵ mukaisesti.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(23 a) Jotta voidaan arvioida tämän direktiivin vaikuttavuutta ja tehokkuutta ja jotta voidaan mitata edistymistä sen erityistavoitteiden saavuttamisessa, on tärkeää arvioida säännöllisesti sen täytäntöönpanoa ja vaikutusta. Komission olisi näin ollen esitettävä säännöllisesti tämän direktiivin soveltamista koskevia arviointikertomuksia, jotka perustuvat

*päästöttömien raskaiden
hyötyajoneuvojen käyttöönoton
markkinoilla mahdollistaviin
edellytyksiin, kuten asianmukaisten
vaihtoehtoisten polttoaineiden
infrastruktuurin saatavuuteen ja
kapasiteettiin, Euroopan
päästökauppajärjestelmän vaikutukseen
tieliikenteeseen sekä
hiilidioksidipäästöjen mukaan
eriytettyihin tienkäyttömaksuihin
jäsenvaltioissa. Näihin kertomuksiin olisi
sisällyttävä yksityiskohtaisia tietoja
kyseisistä mahdollistavista edellytyksistä
sekä kansallisen ja kansainvälisen
tieliikenteen kehityksestä, vaikutuksista
tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin,
liikennemuotosiirtymästä, älykkäiden
valvontajärjestelmien käytöstä sekä
teknologian kehityksestä tieliikenteessä.
Lisäksi kertomuksissa olisi tarkasteltava
toimenpiteiden skaalautuvuutta
direktiivin pitkän aikavälin tavoitteiden
mukaisesti. Näiden arviointien tulosten
perusteella kertomukseen olisi
tarvittaessa liitettävä
lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin ja
siinä säädettyjen velvoitteiden
muuttamiseksi.*

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – e alakohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 14 luetelmakohta

Komission teksti

– ’vaihtoehtoisella polttoaineella

Tarkistus

– ’vaihtoehtoisella polttoaineella

toimivalla ajoneuvolla' tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,”

toimivalla ajoneuvolla' tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan ***tai osittain*** vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 2–3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että menettely lupien tai vastaavien ehtojen saamiseksi jakamattomien kuormien kuljetusta varten on sujuva, tehokas ja syrjimätön, minimoimalla hallinnolliset rasitteet ja välttämällä tarpeettomia viivästyksiä.

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien ***kuljetukseen*** liittyviä kielivaatimuksia.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että menettely lupien tai vastaavien ehtojen saamiseksi jakamattomien kuormien kuljetusta varten on sujuva, tehokas ja syrjimätön, ***tarjoamalla EU:n yhteinen vakiohakemuslomake ja*** minimoimalla hallinnolliset rasitteet ja välttämällä tarpeettomia viivästyksiä.

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti ***myönnettävä luvat tai vastaavat järjestelyt sähköisessä muodossa ja tehtävä yhteistyötä lupien myöntämisen määräaikaisten yhdenmukaistamiseksi edelleen.*** Jäsenvaltioiden on myös erityisesti tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. ***Lisäksi jäsenvaltioiden on tehtävä***

yhteistyötä jakamattomien kuormien kuljetusten saattamista koskevien asiaankuuluvien sääntöjen, kuten saattoajoneuvojen määrättyä käyttöä, merkintöjä ja merkkejä koskevien sääntöjen, yhdenmukaistamiseksi.

Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien **kuljetusten kuljettajiin** liittyviä kielivaatimuksia.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jakamattomia kuormia kuljettavissa ajoneuvoissa on 10 c a artiklan mukainen EU-merkki.

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella mitoilla, jotka poikkeavat liitteen I kohdissa 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos yksi seuraavista ehdoista täyttyy:

a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion

Tarkistus

4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin **tai kansainvälisiin** kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella **painoilla tai** mitoilla, jotka poikkeavat liitteen I kohdissa 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4–1.8, **2, 4.1**, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos yksi seuraavista ehdoista täyttyy:

a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion

alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset,

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.”

alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset,

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.”

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta

Komission teksti

”4 a. Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

Tarkistus

”4 a. Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

-a) Eurooppalaisten moduulijärjestelmien uusien reittien osalta jäsenvaltioiden on arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien

mahdollista vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jo perustaneet eurooppalaisten moduulijärjestelmien reittejä alueelleen tämän direktiivin voimaantulopäivänä, ei tarvitse tehdä ennakkoarviointia näistä jo vakiintuneista reiteistä;

- a) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot, jotka liittyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin sovellettaviin enimmäispainoihin ja -mittoihin niiden alueella;
- b) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot siitä tieverkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä;
- c) jäsenvaltioiden on varmistettava yhteydet verkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä niiden alueella, sellaisten naapurijäsenvaltioiden tieverkkoon, jotka myös sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin, jotta voidaan mahdollistaa rajat ylittävä liikenne;
- d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ja arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***vaikutusta*** tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään ***kohdistamia ympäristövaikutuksia***, mukaan lukien

- a) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot, jotka liittyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin sovellettaviin enimmäispainoihin ja -mittoihin niiden alueella;
- b) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot siitä tieverkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä;
- c) jäsenvaltioiden on varmistettava yhteydet verkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä niiden alueella, sellaisten naapurijäsenvaltioiden tieverkkoon, jotka myös sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin, jotta voidaan mahdollistaa rajat ylittävä liikenne;
- d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***vaikutuksen*** tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön ***ja liikennemäärään*** sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään ***kohdistamien ympäristövaikutusten***, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan,

vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan.”;

**arvioimiseksi, ottaen huomioon -
a alakohdan mukaisesti suoritettu
ennakkoarviointi.**

**d a) jäsenvaltioiden on varmistettava,
että eurooppalaisten
moduulijärjestelmien liikennöinnistä
aiheutuvien tieturvallisuuteen, mukaan
lukien loukkaantumiselle alttiiden
tienkäyttäjien turvallisuus, kohdistuvien
mahdollisten kielteisten vaikutusten
välttämiseksi toteutetaan asianmukaisia
toimenpiteitä;**

**Jäsenvaltiot voivat vahvistaa
eurooppalaisten moduulijärjestelmien
kuljettajia koskevat
vähimmäisvaatimukset tai
sertifiointijärjestelmän edellyttäen, että
niillä varmistetaan oikeasuhteisuus ja
syrjimättömyys. Jäsenvaltioiden on
tehtävä yhteistyötä tunnustaakseen
vastavuoroisesti toistensa sertifioinnit.**

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan, **ja annettava sille tietoja siitä, miten ne täyttävät tämän kohdan -a–d a alakohdassa säädetyt edellytykset. Tällaisten ilmoitusten jälkeen komissio antaa tarvittaessa kyseisille jäsenvaltioille suosituksia sen varmistamiseksi, että kyseisiä edellytyksiä noudatetaan. Jos komissio antaa suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna kyseiset suositukset**

täytäntöön. Komission suositukset ja jäsenvaltion vastaukset on asetettava julkisesti saataville.”;

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – d alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan ***vasta sen jälkeen, kun on osoitettu, että kohdennettuja kuljetuksia ei voida harjoittaa millään muulla kuljetusmuodolla, joka tarjoaa samanlaisia tai parempia turvallisuus- ja ympäristöhyötyjä. On osoitettava, että tällä ei ole merkittävää vaikutusta intermodaaliseen kilpailuun kuljetusalalla kokonaisuudessaan.*** Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi, ***ja ne voidaan uusia kerran enintään kolmeksi vuodeksi. Jos jäsenvaltio päättää uusia kokeet, sen on esitettävä komissiolle riittävät perustelut.*** Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – e alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 5 a kohta

Komission teksti

”5 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittämällä vähimmäistiedot ja suorituskyyindikaattorit, jotka on toimitettava tämän artiklan 4 a kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen, jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.”;

Tarkistus

”5 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittämällä vähimmäistiedot ja suorituskyyindikaattorit, jotka on toimitettava tämän artiklan 4 a kohdan **-a ja** d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen **ennakkoarviointien ja** jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.”;

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 a artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) keskitetty kansallinen yhteyspiste, josta voi saada selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla tietoja ajoneuvojen suurimmista kansallisesti sallituista painoista ja mitoista sekä mahdollisista rajoituksista,

*mukaan lukien korkeus, tietyillä alueilla
tai tietyillä teillä.*

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 a artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**1 a. Komissio perustaa viimeistään ...
päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden
kuluttua tämän direktiivin saattamisesta
osaksi kansallista lainsäädäntöä]
tarkoitusta varten suunnitellun ja
ajantasaisen eurooppalaisen
verkkoportaalin, joka on saatavilla
kaikilla unionin virallisilla kielillä ja joka
yhdistää 1 kohdassa tarkoitetut
kansalliset sähköiset tieto- ja
viestintäjärjestelmät selkeällä, helposti
saatavilla olevalla ja avoimella tavalla.
Tämän eurooppalaisen portaalin avulla
on lisäksi saatettava julkisesti saataville
helposti saatavilla olevalla ja avoimella
tavalla tiedot niistä tieverkon osista,
jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät
ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia
kuormia kuljettavat ajoneuvot voivat
liikennöidä.**

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

2. Komissio **voi hyväksyä** täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhteinen **vakiohakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa **tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien ehtojen myöntämiseen**. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus

2. Komissio **hyväksyy** täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan **EU:n** yhteinen **vakiomuotoinen ajoneuvojen lupahakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan, **myös tarvittavien ajoneuvojen rekisteröintitietojen osalta**, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan **kansallisten lupien myöntämiseen, myös digitaalisessa muodossa, tai** tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa **tarkoitettua vastaavat ehdot, sekä yhdenmukaistetaan asiaankuuluvat jakamattomien kuormien kuljetusten saattamista koskevat säännöt**. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – a a alakohta (uusi)

Nykyinen teksti

4. Ajoneuvoon, jossa on vaatimustenmukaisuustodistus, **voidaan kohdistaa:**

Tarkistus

a a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Ajoneuvoon, jossa on vaatimustenmukaisuustodistus, **kohdistetaan:**

– yhteisiä painojen raja-arvoja koskevia pistokokeita,
– yhteisiä mittojen raja-arvoja koskevia pistokokeita **vain** silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta.

yhteisiä painojen raja-arvoja koskevia pistokokeita,
- yhteisiä mittojen raja-arvoja koskevia pistokokeita silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta.

(direktiivi 96/53/EY)

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 c artikla

Komission teksti

”8 c artikla

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, **joissa on avoimet korit**, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen **sallittuja kuormatasoja**.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen **ylityspituus tai** kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa **kuormaan**. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon **ensimmäinen akseli on perävaunurakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on **perävaunurakenteen** päällä.”

Tarkistus

”8 c artikla

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen **kuormatasoja, kuten ulosvedettäviä takakuormatukia**.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa **kuorman ylityspituuteen**. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon **kaikki akselit ovat ajoneuvorakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että **enimmillään** kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on **takakuormatuen** päällä.”

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

”1. Asetuksen (EU) 2018/858 mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta **ja** turvallisuutta. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

Tarkistus

”1. Asetuksen (EU) 2018/858 mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta, turvallisuutta **ja kuljettajien mukavuutta**. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 b artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet voidaan

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet voidaan

päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, osalta ylittää päästötöntä teknologiaa varten tarvittavalla **enintään 90 cm:n** lisäpituudella, jotta tällaisia laitteita voidaan lisätä ajoneuvoon. Tällaisten päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevien 1.5 ja 1.5 a kohdan mukaisia eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa perävaunujen ja puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa.

päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, osalta ylittää päästötöntä teknologiaa varten tarvittavalla lisäpituudella, jotta tällaisia laitteita voidaan lisätä ajoneuvoon. Tällaisten päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevien 1.5 ja 1.5 a kohdan mukaisia eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa perävaunujen ja puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 c artikla – 1 kohta

Komission teksti

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, **vahvistetut enimmäispituudet** ja liitteessä I olevassa 1.6 kohdassa **vahvistetut enimmäisetäisyydet voidaan ylittää 15 cm:llä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan pituudeltaan 45 jalan mittaisia kontteja tai pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja, tyhjiä tai**

Tarkistus

Kun kyse on intermodaalikuljetuksessa käytettävistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä, liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa *nivelajoneuvolle vahvistettu enimmäispituus*, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, on 18,00 m ja liitteessä I olevassa 1.6 kohdassa *vahvistettu enimmäisetäisyys 13,50 m;*

kuormattuja, edellyttäen, että kyseisen kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.”;

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 12 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

10 c a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

12 a. Lisätään 10 c a artikla seuraavasti:

10 c a artikla

1. Tieturvallisuuden parantamiseksi ja ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi otetaan käyttöön yksi EU-merkki sellaisten liikenteessä olevien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituudelle, joita käytetään eurooppalaisten moduulijärjestelmien suorittamissa kuljetuksissa tai joiden mitat poikkeavat liitteessä I olevassa 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa vahvistetuista mitoista.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikkien 1 kohdassa tarkoitettujen moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien takaosassa on selvästi näkyvissä EU-merkki.

3. Komissio antaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [yhden vuoden kuluttua voimaantulosta] 10 h artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla merkkejä sekä niiden esillä

pitämistä ja myöntämistä koskevat yksityiskohtaiset standardit, vaatimukset ja muut säännökset suosien kuvamerkkien käyttöä tekstin sijasta.

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 1 kohta

Komission teksti

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **tunnistamiseksi**, jotka **todennäköisesti ovat ylittäneet** suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan. **Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa** tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden avulla.

Jos jäsenvaltiot päättävät sijoittaa automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureihin, niiden olisi

Tarkistus

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **havaitsemiseksi**, jotka **ylittävät** suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan, **mukaan lukien siltä osin, että erityislupien edellyttämiä vaatimuksia noudatetaan. Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä sellaisten tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien perustaminen, joiden avulla varmistetaan vähintään asetuksen (EU) N:o 1315/2013* mukainen käyttöönotto. Jäsenvaltioiden on perustettava sertifioituja automaattisia järjestelmiä asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyn Euroopan laajuisen tieliikenneverkon ydinverkon varrelle.**

Tieinfrastruktuuriin sijoitettujen automaattisten järjestelmien käytön lisäksi jäsenvaltiot voivat tunnistaa

varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään asetuksella (EU) 1315/2013* perustetussa Euroopan laajuudessa tieliikenneverkossa.

Jäsenvaltio ei saa vaatia ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista, **kun automaattisia järjestelmiä käytetään tähän direktiiviin kohdistuvien rikkomusten toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen, tällaisten automaattisten järjestelmien on oltava sertifioituja. Jos automaattisia järjestelmiä käytetään yksinomaan tunnistamistarkoituksiin, sertifiointia ei vaadita.**

liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet suurimmat sallitut painot, ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden tai tienvarsitarkastusten avulla.

Jäsenvaltio ei saa vaatia ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista **jäsenvaltiot voivat käyttää** sertifioituja automaattisia järjestelmiä **määrätäkseen seuraamuksia tämän direktiivin rikkomisesta.**

Sertifioidut automaattiset järjestelmät on yhdistettävä yhteen kansalliseen erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja joilla on erityislupa, sekä ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät erityisluvan mukaiset sallitut painot.

Tarkistus 39

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

14 d a artikla

”10 d a artikla

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa alueellaan älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä säännelläkseen, valvoakseen ja helpottaakseen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tietyille teille tai alueille.

Tässä artiklassa ’älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä’ tarkoitetaan teknistä ja toiminnallista kehystä, jolla hallitaan raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tieverkkoon käyttämällä telematiikkaa sen varmistamiseksi, että sovellettavia painoja ja mittoja koskevia sääntöjä noudatetaan.

2. **Kun jäsenvaltio ottaa käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti, sen** on varmistettava, että **sen** älykkäät pääsynohjausjärjestelmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU* mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että älykkääseen pääsynohjausjärjestelmään liittyvät ja direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan kuuluvat tiedot, mukaan lukien paino-, pituus-, leveys- tai korkeusrajoitukset, ovat koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670** perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta.

3. **Kun jäsenvaltio ottaa** käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti, **sen** on:

”10 d a artikla

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa alueellaan älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä säännelläkseen, valvoakseen ja helpottaakseen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tietyille teille tai alueille.

Tässä artiklassa ’älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä’ tarkoitetaan teknistä ja toiminnallista kehystä, jolla hallitaan raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tieverkkoon käyttämällä telematiikkaa sen varmistamiseksi, että sovellettavia painoja ja mittoja koskevia sääntöjä noudatetaan.

2. **Jäsenvaltioiden** on varmistettava, että **niiden** älykkäät pääsynohjausjärjestelmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU* mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että älykkääseen pääsynohjausjärjestelmään liittyvät ja direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan kuuluvat tiedot, mukaan lukien paino-, pituus-, leveys- tai korkeusrajoitukset, ovat koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670** perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta. **Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että älykkäät pääsynohjausjärjestelmät on yhdistetty yhteen kansalliseen erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ja joilla on erityislupa.**

3. **Ottaessaan** käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti **jäsenvaltioiden** on:

- a) määriteltävä perusteet, joilla raskaille hyötyajoneuvoille myönnetään pääsy, mukaan lukien ajoneuvon paino, pituus, tekniset eritelmät ja erityisten turvallisuusstandardien noudattaminen;
- b) suosittava kehittyneiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi ja ruuhkien vähentämiseksi tieliikenteessä, johon älykkäät pääsynohjausjärjestelmät vaikuttavat;
- c) perustettava kattava tieto- ja viestintäjärjestelmä, jolla tiedotetaan raskaiden hyötyajoneuvojen liikenteenharjoittajille älykkään pääsynohjausjärjestelmän vaatimuksista, hakumenettelyistä ja järjestelmän mahdollisista päivityksistä tai muutoksista.

- a) määriteltävä perusteet, joilla raskaille hyötyajoneuvoille myönnetään pääsy, mukaan lukien ajoneuvon paino, pituus, **korkeus**, tekniset eritelmät ja erityisten turvallisuusstandardien noudattaminen;
- b) suosittava kehittyneiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi ja ruuhkien vähentämiseksi tieliikenteessä, johon älykkäät pääsynohjausjärjestelmät vaikuttavat;
- c) perustettava kattava tieto- ja viestintäjärjestelmä, jolla tiedotetaan raskaiden hyötyajoneuvojen liikenteenharjoittajille älykkään pääsynohjausjärjestelmän vaatimuksista, hakumenettelyistä ja järjestelmän mahdollisista päivityksistä tai muutoksista.

c a) vältettävä syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle sekä kohtuuttoman haitan aiheuttamista sisämarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle.

4. Älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien käyttöön ottaminen jäsenvaltiossa ei saa aiheuttaa syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle eikä se saa kohtuuttomasti haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

Tarkistus 40

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 14 a alakohta (uusi)**
Direktiivi 96/53/EY

10 e artikla – 1 a kohta (uusi)

14 a. Lisätään 10 e artiklaan uusi kohta seuraavasti:

Jäsenvaltioita on kannustettava käyttämään näistä seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä kestävien liikennemuotojen markkinoille saattamisen kehittämiseen ja tukemiseen, infrastruktuurinsa älykkäiden valvontajärjestelmiensä rahoittamiseen, intermodaalikuljetusten edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyslisäämiseen.

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 g artikla – 1 kohta – 1 alakohta – c alakohta

c) tieinfrastruktuureihin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen ***automaattisten järjestelmien lukumäärä ja sijainti sekä se, onko ne tarkoitettu yksinomaan tunnistamistarkoituksiin vai onko ne sertifioitu suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten;***

c) tieinfrastruktuureihin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen, ***suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten sertifioitujen automaattisten järjestelmien lukumäärä ja sijainti;***

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 g artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja **esittää** saatujen tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin **täytäntöönpanosta** viimeistään **13** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

Tarkistus

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja **antaa** saatujen tietojen perusteella **tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille. Jos komissio antaa tällaisia suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa niiden antamisesta ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna kyseiset suositukset täytäntöön. Komissio esittää** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin **vaatimusten noudattamisesta** viimeistään **12** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 2 kohta

Komission teksti

17. Korvataan 10 h artiklan 2 kohta seuraavasti:

2. Siirretään komissiolle

Tarkistus

17. Korvataan 10 h artiklan **2, 3 ja 5** kohta seuraavasti:

2. Siirretään komissiolle

[julkaisutoimisto: lisätään tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5 a kohdassa **ja** 10 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

[julkaisutoimisto: lisätään tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5 a kohdassa, 10 b artiklan 1 kohdassa **ja** **10 c a artiklassa** tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 3 kohta

Nykyinen teksti

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 b artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

Tarkistus

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **4 artiklan 5 a kohdassa, 10 b artiklan 1 kohdassa ja 10 c a artiklassa** tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 5 kohta

Nykyinen teksti

5. Edellä olevan 10 b artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus

5. Edellä olevan **4 artiklan 5 a kohdan**, 10 b artiklan **1 kohdan ja 10 c a** artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 j artikla

19. **Kumotaan** 10 j artikla;

19. **Korvataan** 10 j artikla **seuraavasti:**

10 j artikla

Komissio esittää viimeistään vuonna 2027 ja sen jälkeen neljän vuoden välein kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomukseen on sisällyttävä yksityiskohtainen arvio kansallisen ja kansainvälisen tieliikenteen kehityksestä, mukaan lukien tiettyjen markkinasegmenttien erityispiirteet sekä tämän kehityksen vaikutus tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, tieliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, alan kilpailukykyyn, yhteyksiin ja liikennemuotosiirtymään. Kertomukseen voi sisältyä 10 g artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kertomuksen osia. Tässä kertomuksessa komissio analysoi erityisesti, täyttyvätkö tarvittavat mahdollistavat edellytykset päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle unionissa tyydyttävästi 4 b artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun päivämäärään mennessä. Tässä kertomuksessa arvioidaan erityisesti muun muassa seuraavia mahdollistavia edellytyksiä: päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa, asianmukaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuus ja kapasiteetti, Euroopan päästökauppajärjestelmän vaikutus tieliikenteeseen sekä hiilidioksidipäästöjen mukaan eriytetyt tienkäyttömaksut jäsenvaltioissa. Lisäksi tässä analyysissä arvioidaan mahdollistavia edellytyksiä kansainvälisessä liikenteessä käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien päästöttömien

ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien markkinoille saattamiselle sellaisissa jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden liikennöinnin alueellaan.

Kertomuksessa analysoidaan myös älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien käyttöä täytäntöönpanon valvonnan osalta ottaen huomioon järjestelmien saatavuus ja kustannustehokkuus. Lisäksi kertomuksessa on annettava tietoa tieliikennealan merkityksellisestä teknologisesta kehityksestä, myös uusien teknologioiden tai uusien kuljetusjärjestelmien ja aerodynaamisten laitteiden sekä päästöttömällä teknologialla varustettujen perävaunujen ja puoliperävaunujen osalta.

Osana tätä kertomusta komissio arvioi myös tämän direktiivin tehokkuutta ja vaikutuksia sekä sitä, missä määrin tämän direktiivin täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa, ja sen vuorovaikutusta ja yhteensopivuutta muun asiaankuuluvan unionin lainsäädännön kanssa.

Edellä mainittujen arviointien tulosten perusteella kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi.

Tarkistus 47

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

10 k artikla – 1 kohta

Komission teksti

Kriisitalanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta.

Tarkistus

Kriisitalanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. ***Tätä aikaa voidaan jatkaa vain, jos kriisi jatkuu.***

Tarkistus 48

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

10 k artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan.

Tarkistus

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan ***ja 4 a artiklan 1 a kohdassa tarkoitettussa tähän tarkoitukseen suunnitellussa eurooppalaisessa verkkoportaalissa.***

Tarkistus 49

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta**

Komission teksti

Tässä artiklassa kriisitilanteella tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella tapahtuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikennealaan tai unionin kansalaisten talouteen tai hyvinvointiin niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

Tarkistus

Tässä artiklassa kriisitilanteella tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella tapahtuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikennealaan tai unionin kansalaisten talouteen tai hyvinvointiin, **turvallisuus mukaan lukien**, niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

Tarkistus 50

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta**

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 2 vuotta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 1 vuotta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi

Liite — taulukko

Komission teksti

1. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut mitat		
1.1 Suurin sallittu pituus		
	– moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	– perävaunu	12,00 m
	– puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
	– perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	– nivellinja-auto	18,75 m
	– kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	– vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	– linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
1.2 Suurin sallittu leveys		
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m

1.3 Suurin sallittu korkeus		
	– kaikki ajoneuvot	4,00 m
	– ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka kuljettavat intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia, jonka vakioulkokorkeus on 9' 6'' (ylikorkeat kontit)	4,30 m
1.4 Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kohdassa mainittuihin mittoihin		
1.4 a Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 kohdassa säädettyä enimmäispituutta		
1.5 Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m		
1.5 a Muut linja-autoja koskevat vaatimukset		
	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.	
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 kohdassa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.	
1.6 Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä		12,00 m
1.7 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan		15,65 m
1.8 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen		16,40 m

2. Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot				
2.1 Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot				
	2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu	18 tonnia	
	2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu	24 tonnia	
2.2 Ajoneuvoyhdistelmät				
	2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät		
		a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia	
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia	
	2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä		
		a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	42 tonnia
		d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia
	2.2.3	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta perävaunusta koostuvat neliakseliset perävaunuyhdistelmät		36 tonnia
	2.2.4	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta		

	koostuvat neliakseliset puoliperävaunuyhdistelmät, jos puoliperävaunun akseliväli		
	2.2.4.1	on vähintään 1,3 m mutta enintään 1,8 m	36 tonnia
	2.2.4.2	on yli 1,8 m	36 tonnia
		Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvon (18 tonnia) suurin sallittu paino ja puoliperävaunun (20 tonnia) kaksiakselisen telin suurin sallittu paino ja kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, 2.2.4.2 kohdassa säädettyä suurinta sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.	
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu muita vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja kuin päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2 alajaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.		
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
2.3 Moottoriajoneuvot			
	2.3.1	Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot	18 tonnia
	2.3.2	Kaksiakseliset linja-autot	19,5 tonnia
	2.3.3	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot	25 tonnia
	2.3.4	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä	26 tonnia

	9,5:tä tonnia	
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	32 tonnia
2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	40 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 2 tonnilla.		
Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot		

3.1 Yksittäiset akselit			
	Muu kuin vetävä akseli		10 tonnia
3.2 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.2.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11 tonnia
	3.2.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.2.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
	3.2.4	1,8 m tai suurempi ($1,8 \leq d$)	20 tonnia
3.3 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit			
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.3.1	enintään 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnia
	3.3.2	suurempi kuin 1,3 m mutta enintään 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnia
3.4 Vetävä akseli			
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia
3,5 Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnia

	3.5.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
		Kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	19 tonnia
4. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet			
4.1 Kaikki ajoneuvot			
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.		
4.2 Perävaunuyhdistelmät			
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 m.		
4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino			
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisen ja takimmaisen akselin välinen etäisyys metreinä.		
4.4 Puoliperävaunut			
	Vetotapin akselista vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädyssä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m.		

1. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut mitat		
1.1 Suurin sallittu pituus		
	— moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	— perävaunu	12,00 m
	— puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
	— perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	— kolmiakselinen nivellinja-auto	18,75 m
	— neliakselinen nivellinja-auto	21,00 m
	— kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	— vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	— linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
1.2 Suurin sallittu leveys		
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m
1.3 Suurin sallittu korkeus		
	— kaikki ajoneuvot	4,00 m
	ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka kuljettavat intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia, jonka	4,30 m

	vakioulkokorkeus on 9' 6'' (ylikorkeat kontit)		
1.4 Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4</u> kohdassa mainittuihin mittoihin			
a Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 kohdassa säädettyä enimmäispituutta			
1.5 Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m			
a Muut linja-autoja koskevat vaatimukset			
	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.		
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 kohdassa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.		
1.6 Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä		12,00 m	
1.7 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan		15,65 m	
1.8 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen		16,40 m	
2. Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot			
2.1 Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot			
	2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu	18 tonnia

	2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu	24 tonnia	
2.2 Ajoneuvoyhdistelmät				
	2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät		
		a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia	
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia	
	2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä		
		a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia.
		d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia.
	2.2.3	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta perävaunusta koostuvat neliakseliset perävaunuyhdistelmät	36 tonnia	
	2.2.4	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta koostuvat neliakseliset puoliperävaunuyhdistelmät, jos puoliperävaunun akseliväli		
		2.2.4.1	on vähintään 1,3 m mutta enintään 1,8 m	36 tonnia
		2.2.4.2	on yli 1,8 m	36 tonnia

		Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvon (18 tonnia) suurin sallittu paino ja puoliperävaunun (20 tonnia) kaksiakselisen telin suurin sallittu paino ja kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, 2.2.4.2 kohdassa säädettyä suurinta sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.	
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu muita vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia moottoriajoneuvoja kuin päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2 alajaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.			
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.			
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.			
<i>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömällä teknologialla varustettuja perävaunuja tai puoliperävaunuja, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.</i>			
<i>Jos yhteen ajoneuvoyhdistelmään sovelletaan useampaa kuin yhtä edellä mainituista korotuksista, kyseisiä korotuksia sovelletaan kumulatiivisesti.</i>			
2.3 Moottoriajoneuvot			
	2.3.1	Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot	18 tonnia
	2.3.2	Kaksiakseliset linja-autot	19,5 tonnia
	2.3.3	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot	25 tonnia
	2.3.4	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II	26 tonnia

		määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	
	2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	32 tonnia
	2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	40 tonnia
	Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista moottoriajoneuvoista kuin päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
	Kun on kyse päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
	2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
	2.5 Neliakseliset nivellinja-autot		32 tonnia
	Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista moottoriajoneuvoista kuin päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.4 ja 2.5 alaosiossa säädettyjä sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		

	Kun on kyse päästöttömistä <i>moottoriajoneuvoista</i> , 2.4 ja 2.5 alaosiossa <i>säädettyjä</i> 28 tonnin <i>sallittuja enimmäispainoja</i> nostetaan 2 tonnilla.		
Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot			
3.1 Yksittäiset akselit			
	Muu kuin vetävä akseli		10 tonnia
3.2 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.2.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11 tonnia
	3.2.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.2.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
	3.2.4	1,8 m tai suurempi ($1,8 \leq d$)	20 tonnia
3.3 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit			
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.3.1	enintään 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnia
	3.3.2	suurempi kuin 1,3 m mutta enintään 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnia
3.4 Vetävä akseli			
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia

	3.4.4	Päästöttömät kolmiakseliset linja-autot	12,5 tonnia
3.5 Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnia
	3.5.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
		Kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia. Kun kyse on päästöttömistä moottoriajoneuvoista, akselipainojen yhteenlaskettua enimmäismäärää kaksiakselista teliä kohti nostetaan yhdellä tonnilla.	19 tonnia
3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit			
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.6.1	pienempi kuin 1,3 m ($d < 1,3$)	21 tonnia
	3.6.2	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	24 tonnia
4. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet			
4.1 Kaikki ajoneuvot			
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.		

4.2 Perävaunun yhdistelmät	
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 m.
4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino	
	Neliakselisen <i>tai viisiakselisen</i> moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisen ja takimmaisen akselin välinen etäisyys metreinä.
4.4 Puoliperävaunut	
	Vetotapin akselistä vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädyssä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m.
